PLAN DE DÉPLACEMENT

ÉCOLE du Grand-Pavois de Sainte-Agnès

Commission scolaire des Phares

Dans le cadre de MON ÉCOLE À PIED, À VÉLO
Programme d'animation et de mobilisation
pour le transport actif des enfants du Québec
une initiative de VÉLO QUÉBEC

École du Grand-Pavois de Sainte-Agnès, 130, rue Côté, Rimouski (Québec) G5L 2Y2
Comité de réalisation MÉAPAV

La partie générale de ce plan est une reproduction du plan de déplacement de l'école Préville de Montréal, modèle proposé par Vélo Québec. La reproduction de ce document est permise à condition d'en citer la source.

Remerciements

Merci aux acteurs du changement :

- Jean-Pierre St-Pierre (directeur de l'école du Grand-Pavois-de-Ste-Agnès)
- Élizabeth Beaudoin (Conseil d'établissement)
- Louise Légaré
- Normand Ruest (Professeur d'éducation physique)
- Pierre Létourneau (parent)

TABLE DES MATIÈRES

Avant-propos 4
Introduction 5
Objectifs du plan de déplacement 5
Méthodologie 5
Facteurs qui influencent les comportements en transport 6
Constats généraux sur la pratique du transport actif 6
Portrait du secteur et de la clientèle de l'école Sainte-Agnès 7
Établissement scolaire 7
Contexte urbain. 7
Abords de l'école 9
Cheminement vers l'école et identification du corridor 11
Population scolaire et habitudes de transport 12
Obstacles au transport actif 13
Abords de l'école 13
Devant l'école et sur le corridor privilégié 13
Aux intersections du corridor privilégié 14
Cheminement piétons et cyclistes 17
Mode de transport des parents 18
Recommandations. 18
À l'école 18
À la municipalité 20
À la Sûreté du Québec 21
Conclusion 22
Bibliographie 24

Cartes :

1 – Carte des secteurs de concentration résidentielle des élèves de l'école Ste-Agnès 8
2 – Carte des abords de l'école Ste-Agnès 10
3 – Corridors scolaires privilégiés pour l'école Ste-Agnès 12
4 – Carte des intersections névralgiques des corridors scolaires privilégiés pour l'école Ste-Agnès. 15
5 – Carte de l'intersection St-Pierre – Belzile 17

AVANT-PROPOS

Les bienfaits de l'activité physique sont une composante importante du bien-être et de la qualité de vie de la population en général. Lorsqu'on trouve, dans une municipalité ou un quartier, un environnement propice à la pratique d'activités physiques, tout le monde est gagnant. Des carrefours bien aménagés, une bonne signalisation (panneaux et feux) et des voies cyclables sont autant d'éléments qui contribuent à rendre un environnement favorable au transport actif. L'école, de son côté, peut encourager les élèves, les parents et son personnel à adopter le transport actif.

En 1971, au Canada, près de 8 élèves sur 10 se rendaient à l'école à pied ou à vélo. En 1990, cette proportion avait chutée à moins de 1 sur 10 (Kino-Québec, 1998). Dans la région de Rimouski, ils ne sont plus que 3 élèves sur 10 à s'y rendre de cette façon[1]. L'augmentation importante de la motorisation des ménages pendant cette même période est certainement un facteur déterminant dans le choix des modes de déplacement, y compris pour les trajets scolaires.

En septembre 2005, Vélo Québec lançait le programme **Mon école à pied, à vélo**, une initiative visant à réduire la dépendance à l'automobile dans les déplacements des élèves du Québec entre le domicile et l'école. Pour la mise en place de ce programme durant l'année scolaire 2005-2006, 8 écoles ont été choisies dans la grande région de Montréal. En 2010-2011, le programme fut implanté au Bas-Saint-Laurent et 4 écoles de la Commission scolaire des Phares purent y adhérer.

En participant à **Mon école à pied, à vélo**, les écoles sélectionnées reçoivent le soutien de l'équipe de Vélo Québec pour la diffusion d'outils de communication, la mobilisation des différents acteurs concernés et la mise en place d'aménagements dans les environnements scolaires. De plus, un plan de déplacement personnalisé, contenant des recommandations visant à rencontrer les objectifs à atteindre pour faire adopter le transport actif dans les déplacements quotidiens à un nombre toujours plus grand d'élèves et de familles, est remis à chaque école. Ces recommandations s'adressent soit aux administrations scolaires, soit aux élus et spécialistes en planification des villes concernées, ou encore à la Sûreté du Québec.

Nous présentons dans les pages suivantes le plan de déplacement de l'école du Grand-Pavois de Sainte-Agnès, de la Commission scolaire des Phares, située à Rimouski, dans le quartier Sainte-Agnès Nord.

[1] D'après le sondage réalisé par Vélo Québec auprès des parents des écoles participant au programme *Mon école, à pied, à vélo!* pour l'année 2010-2011, Rimouski, automne 2010 (N = 952 enfants du niveau primaire).

INTRODUCTION

Objectifs du plan de déplacement

Lorsqu'un enfant marche ou utilise le vélo pour se rendre à l'école, il améliore sa condition physique et contribue à une meilleure qualité de son milieu de vie. De la même façon, les parents qui éliminent la navette quotidienne en auto vers l'école contribuent à la quiétude du quartier et à la réduction de la pollution aux abords de l'école.

Ce plan de déplacement a donc pour objectifs :

- de sécuriser les trajets scolaires;
- de maintenir et encourager le transport actif chez les élèves du primaire;
- d'amorcer un travail concerté pour susciter le déploiement d'aménagements et de mesures qui améliorent la sécurité des trajets scolaires.

Méthodologie

De façon à orchestrer la mobilisation des différents acteurs et à recueillir les éléments nécessaires à l'élaboration du plan de déplacement, nous avons mis de l'avant une méthodologie en six étapes :

1. Formation d'un comité constitué de la direction de l'école, de parents, de membres du corps professoral, de l'animateur de quartier (SLCVC) et du service de police de la Sûreté du Québec;

2. Élaboration d'une cartographie de la répartition spatiale des lieux de résidence des élèves de l'école en collaboration avec le service de géomatique de la ville de Rimouski;

3. Évaluation préliminaire du secteur et reconnaissance des lieux par les membres du comité (identification des obstacles dans l'environnement de l'école);

4. Identification d'un corridor sécuritaire pour les parcours piétonniers et cyclables vers l'école;

5. Rencontre avec les autorités municipales, responsables notamment des questions de circulation;

6. Présentation des enjeux aux membres du conseil d'établissement de l'école (échanges et commentaires).

Facteurs qui influencent les comportements en transport

Environnement

Spontanément, les enfants sont enclins à marcher vers l'école, mais on note depuis plusieurs années une nette augmentation de l'accompagnement en voiture par les parents, même si l'école est à une distance peu éloignée (Carré, Mignot 2003). L'accompagnement en voiture est fortement lié au choix du mode de déplacement des parents eux-mêmes. Plusieurs ont pris l'habitude de déposer leurs enfants à l'école en se rendant au travail.

Le type d'environnement où se trouve une école a aussi un effet sur les habitudes de déplacement : un secteur relativement dense, où se côtoient différentes fonctions urbaines et où les distances à parcourir sont courtes, se prête évidemment mieux au transport actif qu'un secteur dominé par le développement résidentiel unifamilial.

Les habitudes de déplacement sont aussi fortement influencées par la localisation de l'école par rapport au domicile. C'est ainsi qu'on observe, à priori, une distinction entre les habitudes des élèves qui fréquentent une école à vocation particulière et les habitudes de ceux fréquentant une école de quartier.

De plus, lorsque les élèves se trouvent à une distance éloignée de l'école, la plupart d'entre eux ont accès au transport scolaire motorisé. Selon la Loi sur l'instruction publique, les différentes commissions scolaires peuvent définir les critères d'admissibilité au transport par autobus scolaire[2]. À titre d'exemple, les élèves du préscolaire qui habitent à plus de 0,8 km, les élèves de 1re année demeurant à plus de 1,2 km ou les élèves du primaire (2e à 6e année) demeurant à plus de 1,6 km d'une école de la Commission scolaire des Phares ont accès au transport scolaire[3].

Aménagement

L'aménagement spécialement prévu à l'intention des piétons et des cyclistes envoie un signal positif à ces usagers de la route, ainsi qu'aux automobilistes. Par exemple, la présence de trottoirs ou de voies piétonnes ou cyclistes, éclairés et bien entretenus, signifie qu'on a tenu compte des gens qui se déplacent à pied ou à vélo dans cet environnement.

Sentiment de sécurité

Le sentiment de sécurité représente aussi un facteur clé dans le choix de la marche ou du vélo pour se rendre à l'école. Les enfants connaissent souvent et craignent les endroits où ont eu lieu des délits ou des mauvaises rencontres. Sur un trajet scolaire, la présence de brigadiers aux intersections très fréquentées par les véhicules, une signalisation identifiant un corridor scolaire et l'organisation de petits groupes d'enfants accompagnés sont d'autres façons d'améliorer la sécurité du trajet.

Constats généraux sur la pratique du transport actif

Afin d'établir le portrait des habitudes de déplacement et d'identifier les conditions nécessaires à inciter un plus grand nombre d'élèves au transport actif, une enquête aurait dû être réalisée, mais puisque cette école ne s'est pas jointe au projet qu'en décembre 2010, elle n'a pu faire l'objet de l'enquête annuelle de septembre 2010. Nous ne pouvons donc pas appuyer la

[2] L.R.Q., chapitre I-13.3, article 291

[3] www2.csphares.qc.ca/documents/RM-10-06-07-admissibilite-transport.pdf

réalisation du plan de déplacement sur ces résultats. Toutefois, cette enquête sera réalisée au cours du mois de mai 2011 et les résultats pourront être ajoutés, par la suite, à ce rapport.

PORTRAIT DU SECTEUR ET DE LA CLIENTÈLE DE L'ÉCOLE du Grand-Pavois de Sainte-Agnès

Établissement scolaire

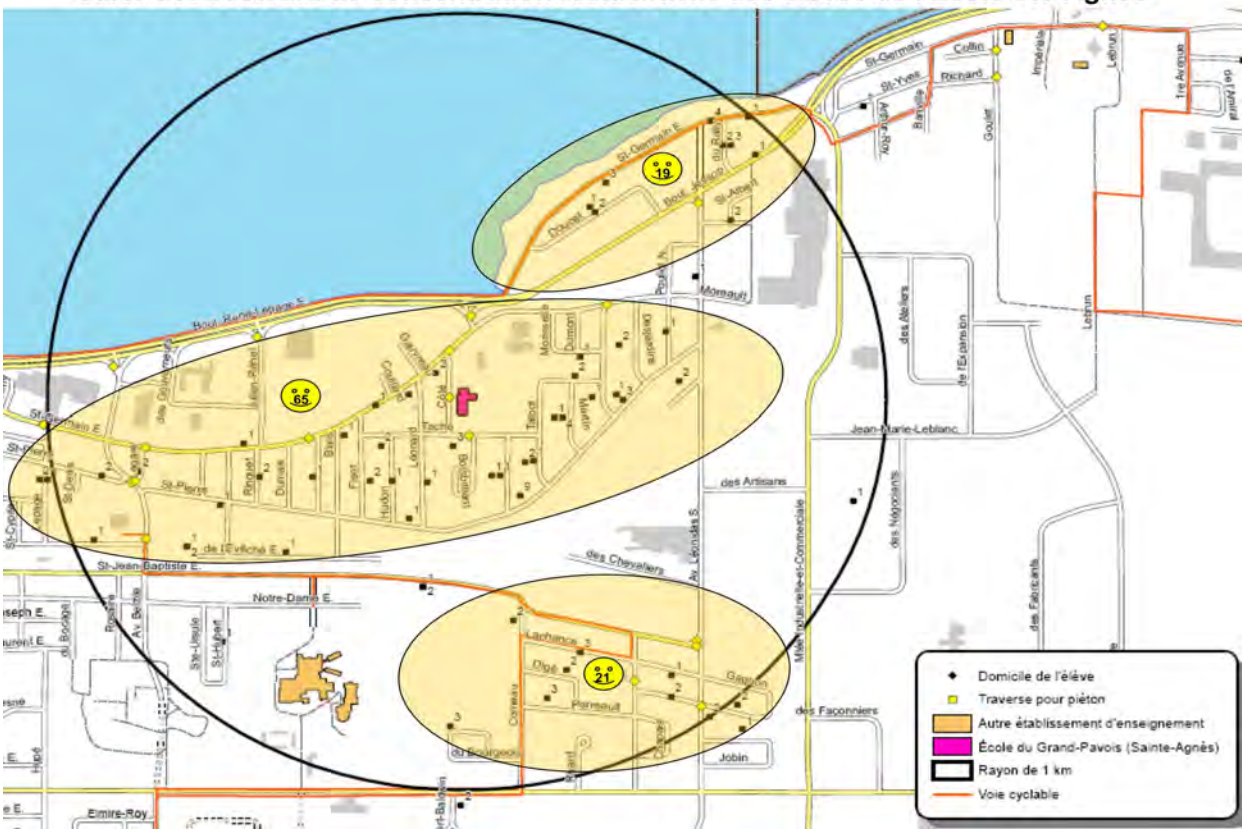
L'école Sainte-Agnès est une école du quartier Sainte-Agnès de Rimouski, de la Commission scolaire des Phares, qui accueille en ce moment 220 élèves. Un enseignement de type régulier y est offert de la maternelle (5 ans) à la 6e année. L'école débute pour les élèves du primaire à 8 h 05 et se termine à 15 h 05. L'établissement assure un service de garde qui reçoit régulièrement 150 élèves. Le personnel de l'école est constitué d'environ 22 membres. Un des objectifs du projet éducatif de l'école Sainte-Agnès est d'inculquer aux élèves le souci de la santé et du bien-être, encourageant entre autres l'activité physique. Cette école est également inscrite comme offrant une concentration artistique et sportive ainsi qu'un programme d'intervention intensif (P.I.I.).

Contexte urbain

L'école Sainte-Agnès se situe dans la ville de Rimouski, au 130, rue Côté, dans un quadrilatère qui inclut notamment une église, un centre communautaire, un édifice à bureaux du gouvernement du Québec ainsi qu'un parc.

La zone de desserte de l'école s'inscrit majoritairement à l'intérieur de l'espace compris entre les rues Saint-Germain Est, Côté (entrée principale) et Taché (entrée des autobus) (voir carte ci-après). Un service de transport scolaire est offert aux élèves du préscolaire qui résident à 0,8 km et plus de l'école et à ceux du primaire qui résident à 1,6 km et plus. Ce service présente 4 transports, dont l'un amène des élèves inscrits à la concentration artistique et sportive. La zone de l'école est enclavée entre deux grandes artères achalandées : la rue Saint-Germain Est et la rue Saint-Pierre. Un bassin important d'élèves réside notamment au cœur de ce quartier et sur les rues qui relient les deux grandes artères. La présence du stationnement de l'église Sainte-Agnès et du terrain du centre communautaire implique plusieurs accès directs à l'école par les quatre côtés du quadrilatère, pour les élèves résidant à l'ouest et à l'est de l'école. Une autre concentration d'élèves, au nord du boulevard Jessop (principale artère et Route 132), pourrait transiter par le stationnement de l'église (voir également la carte de la page 9).

Carte des secteurs de concentration résidentielle des élèves de l'École Ste-Agnès



Le secteur au sein duquel se trouve l'école Sainte-Agnès est une zone résidentielle construite durant les années 1950-1960. Celle-ci présente des habitations de faible densité, majoritairement des maisons unifamiliales, en retrait par rapport à la rue. Développée en unités de voisinage, sa trame urbaine se caractérise par une hiérarchisation des rues : les rues collectrices Saint-Germain Est et Saint-Pierre, qui ceinturent les unités de voisinage, recueillent la circulation en provenance des secteurs résidentiels et l'évacuent vers le réseau artériel que sont Léonidas et Belzile. Les rues locales qui desservent l'intérieur des unités de voisinage sont de cette manière protégées du trafic routier.

Trois zones de concentration résidentielle

Comme indiqué sur la carte, à l'intérieur du rayon d'un kilomètre autour de l'école, on retrouve trois zones de concentration résidentielle. Tout d'abord au Sud-Est se trouve le quartier Sainte-Agnès Sud où se trouvait jadis une école. Les deux clientèles ont été concentrées dans l'établissement que l'on connaît aujourd'hui. Ainsi, 10 % des élèves proviennent de ce quartier difficilement accessible par transport actif comme on pourra le voir plus loin.

Ensuite, le quartier central, ceinturé par les artères collectrices Saint-Pierre et Saint-Germain Est, regroupe 34 % de la clientèle de l'école. La majorité de ces élèves devraient normalement se rendre à l'école à pied ou à vélo.

Nous avons 220 élèves et 184 familles. Enfin, le quartier nord, situé de l'autre côté du boulevard Jessop (Route 132) compte aussi environ 10 % de la clientèle de l'école. L'obstacle principal étant la traversée de ce boulevard, des ajustements devraient permettre la pratique du transport actif par ces élèves.

Abords de l'école

L'école Sainte-Agnès est desservie par trois rues résidentielles peu fréquentées si l'on fait abstraction des parents qui reconduisent leurs enfants à l'école ou au service de garde. Ces trois rues sont Talbot à l'arrière de l'école où une entrée (C) donne sur le centre communautaire Sainte-Agnès Nord, la rue Taché où l'on retrouve l'entrée (B) des autobus de même que l'entrée principale (A) de la cour d'école située sur la rue Côté où l'on retrouve également l'entrée du service de garde (D) (voir carte ci-après). L'entrée principale de l'établissement (A) fait ainsi face à la rue Côté, laquelle est bordée d'habitations du côté ouest. Le stationnement des employés (F) de l'école se trouve également dans le secteur bordé par les rues Côté et Taché. De plus, une entrée au nord (E) communique avec la cour de l'église Sainte-Agnès.

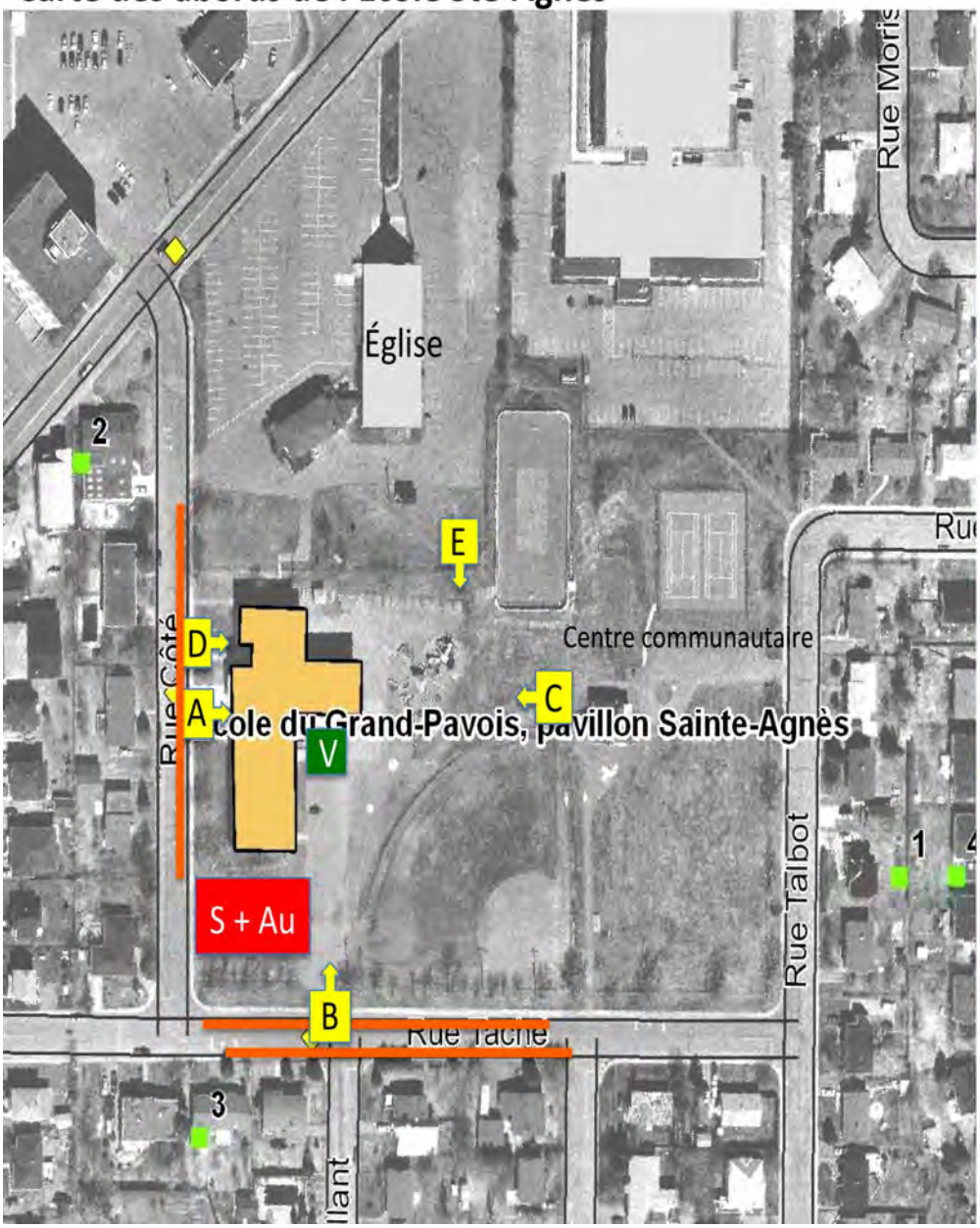
La rue Taché est utilisée comme zone de débarcadère par les parents reconduisant (en automobile) leurs enfants à l'école et la rue Côté est utilisée comme zone de débarcadère par les parents reconduisant leurs enfants au service de garde. La cour de l'école, située en arrière de l'édifice, est donc encadrée par le terrain de l'église au nord, le centre communautaire à l'Est et le débarcadère des autobus au sud. La cour est délimitée par une clôture, mais des entrées en permettent l'accès depuis la cour de l'église, la cour du centre communautaire et le débarcadère d'autobus.

Enfin, on retrouve derrière l'école et près de l'entrée arrière, des supports à vélos (V) comportant une vingtaine d'emplacements.

Auteur : Patrice Blais, 2011
Zone de débarcadère du service de garde
Rue Côté

Auteur : Patrice Blais, 2011
Zone de débarcadère de la cour d'école
Rue Taché

Carte des abords de l'École Ste-Agnès



Légende

- A — Entrée principale de l'école
- B — Entrée des autobus
- C — Entrée via centre communautaire
- D — Entrée du service de garde
- E — Entrée via église Ste-Agnès
- S + Au — Stationnement des Employés et débarcadère des autobus
- Zones de débarquement des élèves reconduits par automobile
- V — Support à vélos

Auteur: Patrice Blais 2011

Cheminement vers l'école et identification du corridor

Il faut d'abord noter que toutes les rues du secteur sont pourvues de trottoirs. Toutefois, lors de la marche de repérage du mois de février, on a noté une sérieuse lacune dans le déneigement de ces infrastructures piétonnières. Si l'on fait abstraction des rues Saint-Pierre et Saint-Germain Est, sur plus de 80 % des rues explorées, il nous fut impossible de marcher sur les trottoirs parce qu'ils n'étaient pas déneigés et ne semblaient pas avoir été déneigés de l'hiver. Ce fut le cas notamment des rues Talbot, Léonard et D'Auteuil, trois rues identifiées comme incontournables pour les éventuels corridors scolaires de ce quartier. L'image qui suit démontre un trottoir non dégagé de la rue D'Auteuil, en date du 28 avril 2011.

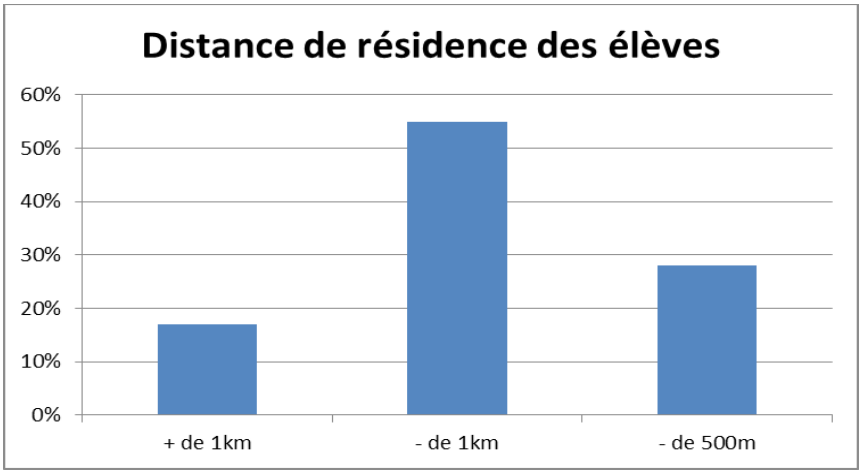
Trottoir non-dégagé de la rue D'Auteuil le 28 avril 2011 Auteur : Patrice Blais, 2011

Toutes les rues du quartier sont d'une largeur suffisante et les trottoirs le sont également. La signalisation semble adéquate bien qu'il puisse y avoir davantage de panneaux pour indiquer les limites de vitesse sur les rues Saint-Pierre et Saint-Germain Est. En regard des concentrations résidentielles identifiées, les corridors privilégiés par le comité MÉAPAV de l'école Sainte-Agnès devraient emprunter la rue Saint-Pierre sur toute sa longueur entre Belzile et Léonidas. Les rues transversales utilisées devraient être Léonard, Taché, Côté, Talbot, Desrosiers et D'Auteuil en plus de Moreault entre D'Auteuil et Léonidas. Enfin, Saint-Germain Est, dans le quartier au nord de Jessop, devrait également en faire partie. Pour compléter le tout, l'intersection Saint-Germain Est et Jessop devraient également être balisées. La carte qui suit démontre les corridors scolaires privilégiés.

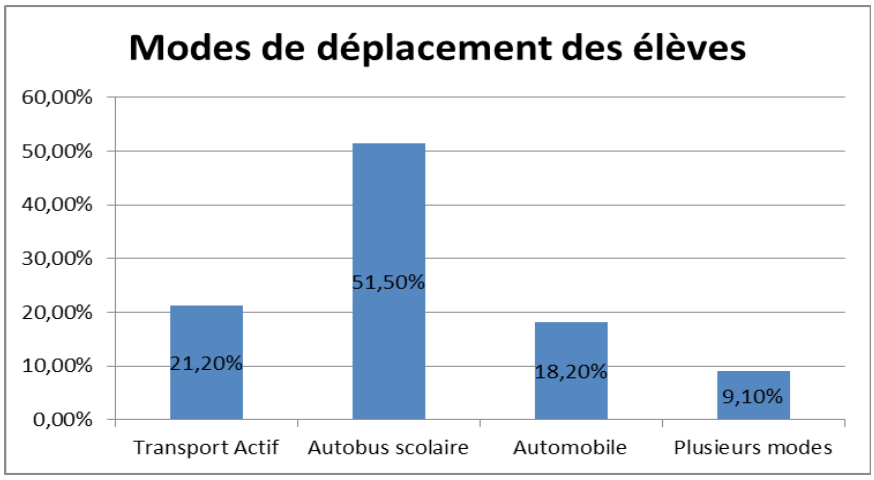
Corridors scolaires privilégiés pour l'école Ste-Agnès

Auteur : Patrice Blais 2011

Population scolaire et habitudes de transport



Le sondage réalisé auprès des élèves en mai 2011 a donné les résultats suivant :



Dans la municipalité, la proportion de la population active se rendant au travail en automobile correspond à 86 % tandis que 2 % utilisent le transport en commun. La marche et la bicyclette représentent 12 % des moyens de transport utilisés[4]. La majorité des déplacements à pied ou à vélo pour se rendre dans une école de Rimouski se fait avec un accompagnement (67 %). Dans plus de la moitié des cas, c'est avec la présence d'un parent (66 %).

Plus d'un parent sur 2 (55 %) se montre intéressé à utiliser le transport actif dans les déplacements entre le domicile et l'école de leurs enfants, particulièrement si le trajet pouvait se faire de façon sécuritaire. À cet effet, ils sont nombreux à accorder une importance à l'accompagnement des enfants sur le trajet de l'école, que ce soit par un adulte ou d'autres enfants. Une meilleure surveillance policière constituerait également, à leurs yeux, une mesure permettant d'améliorer les conditions de déplacement à pied ou à vélo, tout comme le développement d'aménagements cyclables. Le mode de déplacement qui serait alors privilégié serait la marche pour 34 % des parents, le vélo pour 16 % des parents et les deux modes pour 50 % d'entre eux[5].

OBSTACLES AU TRANSPORT ACTIF

L'identification des obstacles au transport actif aux abords de l'école Sainte-Agnès a été effectuée à partir des informations recueillies auprès de l'établissement scolaire, des parents (par le biais du comité spécialement formé dans le cadre du programme), ainsi que celles collectées sur le terrain. Une marche de repérage faite par les membres du comité a permis de déterminer des corridors prioritaires en plus d'identifier les obstacles au transport actif sur ce même trajet.

Abords de l'école

Devant l'école et sur le corridor privilégié

Identification des débarcadères

[4] D'après les données issues du sondage MÉAPAV 2010 de Vélo Québec.

[5] D'après les données du sondage MÉAPAV 2010-2011 de Vélo Québec

Sur la rue Côté, on aurait avantage à mieux identifier les zones de débarquement pour le service de garde. Ainsi, il serait facile d'installer une signalisation adéquate en plus d'allonger la zone de circulation à 30 km\heure jusqu'à l'intersection de la rue Saint-Germain Est.

Dans le même ordre d'idées, il semblerait que plusieurs parents venant reconduire leurs enfants circulent par la rue Taché en les déposant des deux côtés de la rue. En sachant que le transport scolaire circule également par cette rue, on devrait circonscrire le débarquement à une zone plus précise.

Les limites de vitesse

Bien que l'entrée principale de l'école soit située sur la rue Côté, il semble que la majorité des enfants circulent plutôt par les rues Taché et Talbot. Le problème, c'est que la limite de 30 km\h n'est concentrée que sur la rue Côté. Un ajustement s'avère donc nécessaire à cet effet.

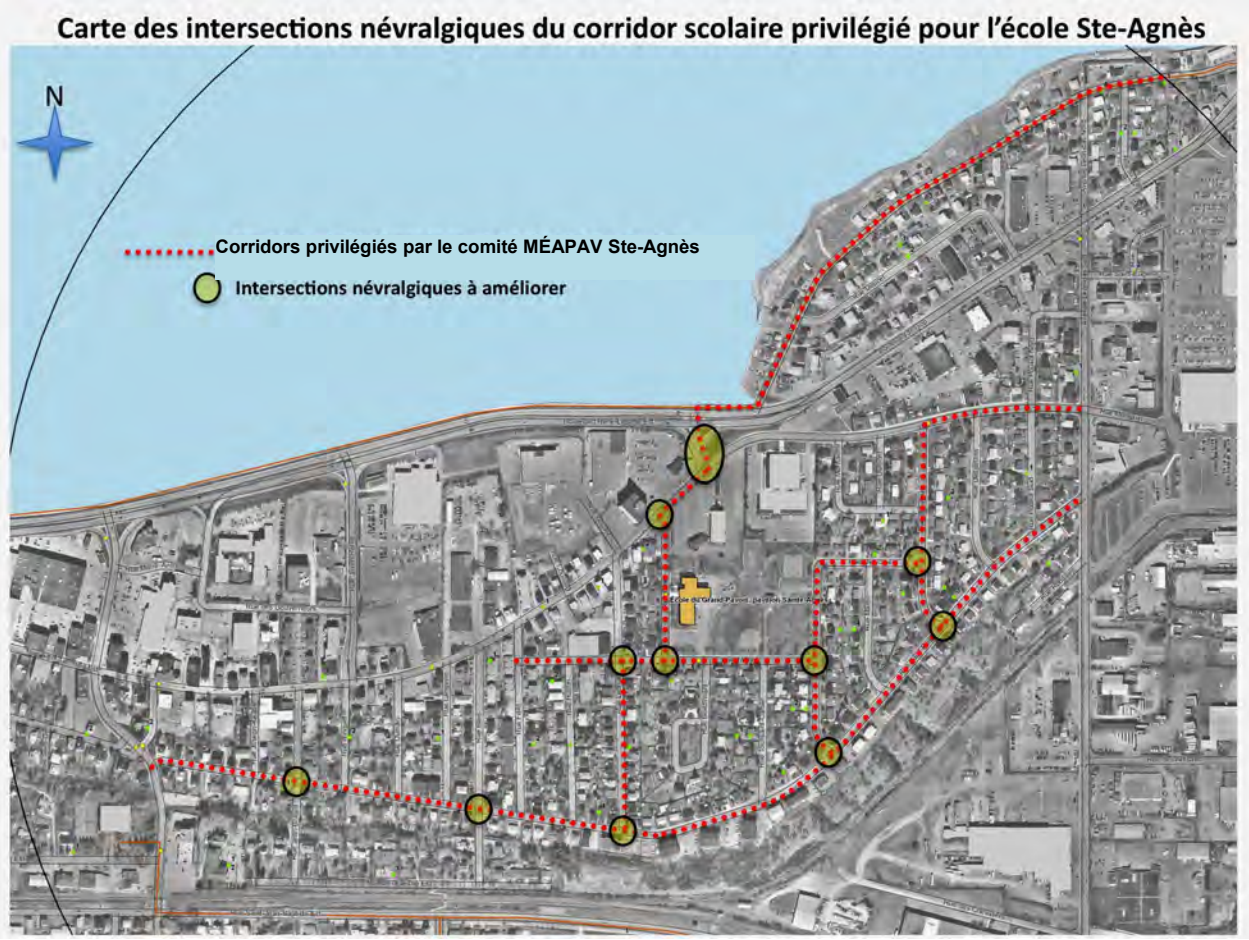
Bien que la norme soit de 50 km\h en milieu urbain, le fait de ne pas voir le panneau de signalisation peut parfois être un incitatif à rouler plus vite pour un automobiliste. Ceci étant, le comité a analysé la vitesse du trafic sur Saint-Germain, ainsi que sur Saint-Pierre pour venir à la conclusion que Saint-Pierre était mieux adaptée pour le transport actif. Toutefois, il faudrait ajouter plusieurs panneaux de signalisation 50 km\h pour rappeler aux automobilistes leur devoir à cet effet.

Aux intersections du corridor privilégié

Les passages piétonniers

Toutes les intersections des corridors privilégiés demandent un ajustement au niveau des traverses piétonnières. Cet élément est d'autant plus important sur la rue collectrice qu'est Saint-Pierre. Plusieurs élèves ont à traverser plusieurs intersections névralgiques pour se rendre à l'école. À ce niveau, les intersections suivantes semblent problématiques (voir la carte qui suit) :

- Intersection Saint-Pierre et Jean-Brillant;
- Intersection Saint-Pierre et Blais;
- Intersection Saint-Pierre et Léonard;
- Intersection Saint-Pierre et Talbot;
- Intersection Saint-Pierre et D'Auteuil;
- Intersection Léonard et Taché;
- Intersection Taché et Côté;
- Intersection Talbot et Taché;
- Intersection Desrosiers et D'Auteuil;
- Intersection Saint-Germain Est et Côté;
- Intersection Saint-Germain Est et Jessop.


Carte des intersections névralgiques du corridor scolaire privilégié pour l'école Ste-Agnès
N
Corridors privilégiés par le comité MÉAPAV Ste-Agnès
Intersections névralgiques à améliorer

Auteur : Patrice Blais, 2011

Une intersection revêt une importance capitale, car elle permet à 10 % des élèves de se rendre à pied ou à vélo à l'école. Ainsi, le plus gros obstacle à franchir pour les élèves qui habitent au nord du Boulevard Jessop est évidemment l'intersection du boulevard et celui de la rue Saint-Germain Est. Les élèves doivent ainsi traverser coup sur coup deux voies de Jessop en direction ouest, deux voies de Jessop en direction est, la bretelle d'accès en direction est, et finalement la rue Saint-Germain Est qui est une intersection ne disposant que de panneaux «d'arrêt ». On a identifié que les comportements des automobilistes n'étaient pas tout à fait adéquats à cette intersection de Saint-Germain. Ainsi, les immobilisations de 3 secondes sont rarement respectées. De plus, ce qui pose le principal problème à cette intersection, c'est la bretelle d'accès qui ne comporte pas d'élément de signalisation piétonnière. Ainsi, lorsqu'on est en provenance du quartier nord, il est possible de traverser le boulevard Jessop en toute sécurité jusqu'à un terre-plein où se trouve le signaleur électronique, mais il reste encore à traverser la bretelle d'accès dans laquelle on ne prévient pas suffisamment bien l'automobiliste du possible passage de piétons. Un panneau lumineux serait de mise en plus d'un avertissement pour réduire la vitesse.

Auteur : Patrice Blais, 2011
Bretelle d'accès au boulevard Jessop

Auteur : Patrice Blais, 2011
Traverse de la rue Saint-Germain Est

La voie ferrée

Les élèves de l'école Sainte-Agnès demeurent dans le quartier Sainte-Agnès Sud dans une proportion de 13 %. À vol d'oiseau, ce quartier se trouve à moins de 1 km de l'école. Toutefois, plusieurs obstacles majeurs se dressent contre la sécurité du transport actif de ces élèves. Premièrement, il n'y a que deux accès entre le nord et le sud de la voie ferrée. Il y a d'abord le boulevard Léonidas, un boulevard très dangereux pour les cyclistes et qui est emprunté par beaucoup de transporteurs commerciaux. On doit donc oublier cette voie. L'autre passage est une traverse piétonnière qui relie la rue Saint-Jean-Baptiste à la rue de L'Évêché Est. Bien qu'elle soit régulièrement empruntée par des étudiants de l'UQAR, cette traverse se trouve tout de même assez loin du quartier Sainte-Agnès Sud et demanderait un détour considérable aux élèves. De plus, entre la rue Saint-Pierre et de L'Évêché Est, la rue Blais constitue la pente la plus abrupte de Rimouski. Cette alternative n'est donc pas plus viable.

L'intersection Saint-Pierre – Belzile

L'une des intersections problématiques de Rimouski est celle de Saint-Pierre et Belzile. Ainsi, environ 6 élèves résident du côté ouest de Belzile à l'intérieur du rayon d'un kilomètre. Si on pouvait assurer une traverse plus sécuritaire de Belzile, il serait facile pour eux de se rendre à l'école en pratiquant le transport actif. Le problème de cette intersection vient du fait que Belzile est une rue en pente abrupte avec un virage prononcé au niveau de l'intersection de

Saint-Pierre. Le trafic automobile y est rapide et la visibilité y est réduite. Après discussion avec le service des travaux publics de la Ville, il semble pratiquement impossible d'améliorer la situation. De ce fait, les élèves résidant à l'ouest de Belzile devraient faire un petit détour de 300 mètres par l'intersection de Saint-Germain Est où des feux de circulation assurent une sécurité adéquate (voir carte suivante).

Carte de l'intersection critique St-Pierre - Belzile

Auteur : Patrice Blais, 2011

Cheminement piétons et cyclistes

Absence de bandes cyclables scolaires

Pour les corridors privilégiés, on ne retrouve de bande cyclable que dans le quartier nord, au nord du boulevard Jessop. Il y a donc actuellement que les élèves du quartier nord qui peuvent se rendre à l'école en vélo, sur un parcours balisé, mais pour une partie du trajet seulement.

Absence de corridors scolaires

Les élèves de l'école Sainte-Agnès ne disposent pas d'itinéraires préalablement identifiés leur indiquant le chemin offrant les meilleures conditions de sécurité pour leurs déplacements à pied ou à vélo vers l'école. Pourtant, cela permettrait non seulement de rassurer, mais aussi d'encourager, autant les parents que les enfants, à utiliser des modes actifs dans leurs déplacements entre le domicile et l'école. L'instauration de corridors scolaires permettrait par ailleurs de concentrer les efforts réalisés par la Sûreté du Québec et la Ville de Rimouski, en matière de sécurité des piétons et des cyclistes, sur un réseau de rues et de secteurs reconnus

pour être empruntés par un nombre important de jeunes.

Modes de transport des parents

Le mode de transport principal des parents a une influence sur le mode utilisé par leurs enfants pour se rendre à l'école. Dès qu'un des parents a son mode principal différent de l'automobile, l'enfant est plus susceptible de se rendre à l'école par un mode actif (Cordier, 2000). Par ailleurs, le choix de l'accompagnement en automobile peut être motivé par des facteurs liés au déplacement (comme la sécurité) ou encore par des contraintes familiales et professionnelles : le déplacement entre le domicile et l'école peut s'inscrire dans le trajet du parent vers son lieu de travail, par exemple. La distance de l'école par rapport au domicile entre également en ligne de compte. Ainsi, le recours à l'automobile peut être choisi, car étant perçu comme plus pratique ou sécuritaire. Par contre, cette habitude joue en défaveur du développement même de l'enfant concernant leur autonomie (dont l'autonomie de déplacement) ou encore son appropriation de l'espace urbain et du sens des distances et de l'orientation (Klöckner, 1998).

RECOMMANDATIONS

La promotion de la marche et du vélo auprès des élèves du primaire est l'affaire de tous. L'école et les parents y jouent néanmoins un rôle des plus importants. Il s'agit d'adopter des stratégies continues qui visent à encourager les enfants et les jeunes à faire usage d'un mode de transport actif chaque fois qu'ils en ont l'occasion.

Par ailleurs, en dépit de la volonté d'intégrer le transport actif à son mode de vie, de nombreuses études ont permis de déterminer que l'attractivité d'un trajet de transport actif dépend d'un ensemble de facteurs, notamment la sécurité routière, le sentiment de sécurité personnelle et plusieurs éléments reliés à l'aménagement urbain (Kauffman et Flamm, 2002). Selon le guide *Mon école à pied, à vélo, mode d'emploi*, il est prouvé scientifiquement que plus les gens marchent et utilisent leur vélo, plus la pratique de la marche et du cyclisme est sécuritaire.

Nous proposons ici une série de recommandations qui contribueront à maintenir l'intérêt des élèves, des parents et du personnel de l'établissement envers la poursuite du projet **Mon école, à pied, à vélo** Ces recommandations s'adressent respectivement à l'école, à la municipalité et à la Sûreté du Québec.

À l'école

Les recommandations suivantes s'adressent à la direction de l'école, au conseil d'établissement et aux autorités de la Commission scolaire des Phares.

PARTICIPATION AU PROGRAMME MON ÉCOLE À PIED, À VÉLO.

Dès 2011-2012 :

- Poursuivre la participation au programme **Mon école, à pied, à vélo.**
  L'éducation des enfants est un moyen très efficace d'instaurer des changements de comportement chez leurs parents et dans l'ensemble de la population. C'est pourquoi nous recommandons de poursuivre les efforts d'éducation, de sensibilisation et de mobilisation et

d'encourager les enfants, les parents et le personnel à se déplacer vers l'école en mode de transport actif, avec la collaboration de l'équipe **Mon école, à pied, à vélo** Par exemple :

- en participant chaque année au mois de promotion du Transport Actif, «*La rue pour Tous», en mai et le mois du piéton en octobre*. Profiter de l'occasion pour sonder les parents et les enfants sur leurs comportements en transport actif;

- en poursuivant la réalisation d'activités pédagogiques en lien avec le Transport Actif. Les enseignants peuvent s'appuyer sur des outils pédagogiques déjà existants, par exemple ceux présentés dans la section *Intervenants* du site Internet de **Mon école, à pied, à vélo.**[6] La Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ) suggère aussi plusieurs activités sur la sécurité des piétons et des cyclistes[7];

- en facilitant les échanges entre parents, car ceux qui sont engagés dans la démarche en sont souvent les meilleurs ambassadeurs. Un groupe de parents engagés pourrait susciter ces échanges et agir comme ressource. Outre les avantages du transport actif, plusieurs thèmes pourraient être abordés tels que la responsabilisation des parents en tant qu'automobiliste ou encore les possibilités de développer des systèmes d'accompagnement partagé des enfants à l'école (accompagnement à pied ou à vélo)[8]. L'encadrement que proposent ces systèmes sur le trajet vers l'école peut amener davantage de parents à opter pour un déplacement actif de leurs enfants, pour lesquels le trajet deviendra alors plus attrayant (*trottibus, pédibus, etc.*);

- en continuant à sensibiliser les parents au fait qu'ils circulent dans une zone scolaire et à ce que cela implique, comme respecter les règles de stationnement et être attentifs à leur mode de conduite en présence d'enfants. La communauté scolaire peut être soutenue dans cette initiative par la Sûreté du Québec.

- Effectuer le suivi des recommandations faites au service des travaux publics de la Ville de Rimouski ainsi qu'à la Sûreté du Québec.

- Solliciter et participer à l'identification de rues désignées comme corridors scolaires. Solliciter auprès de la Ville de Rimouski la mise en place d'itinéraires offrant aux élèves les meilleures conditions de sécurité pour leurs déplacements à pied ou à vélo vers l'école. Participer ensuite à l'identification de ces rues comme corridors scolaires de façon concertée avec la municipalité et les agents de la Sûreté du Québec, en s'appuyant notamment sur la répartition géographique des élèves et le milieu de vie.

- Mettre à la disposition des élèves davantage de supports à vélo sécuritaires et en nombre suffisant.

- Évaluer la possibilité d'aménager des débarcadères officiels du côté nord de la rue Taché, entre la rue Talbot et l'entrée des autobus et du côté est de la rue Côté de manière à réduire

[6] Pour plus d'information, se référer au site Internet de Vélo Québec www.velo.qc.ca/monecole .

[7] Pour plus d'information, se référer à la section Jeux du site Internet de la SAAQ www.saaq.gouv.qc.ca/jeunesse/index.html .

[8] Il s'agit de réaliser le trajet vers l'école en petits groupes, facilement identifiables, composés d'élèves et d'un accompagnateur adulte. En pratique : des petits groupes du même quartier se fixent rendez-vous à un endroit précis, ils marchent ou roulent ensuite accompagnés vers l'école via un itinéraire convenu. Ils sont connus sous les noms de *pédibus* et *vélobus*.

la circulation et faciliter le cheminement vers les entrées de l'école. Cet aménagement peut se faire, à court terme, par un marquage au sol et l'installation de panneaux indicateurs.

À moyen terme :

- Intégrer le transport actif au Plan de réussite de l'école.

- Promouvoir les rues désignées comme corridors scolaires auprès des élèves et des parents.

À la municipalité

Les recommandations suivantes s'adressent aux élus, au personnel de direction et aux professionnels de la Ville de Rimouski et, plus particulièrement, aux services responsables de l'aménagement du territoire et de la circulation.

ABORDS DE L'ÉCOLE

Dès 2011-2012 :

- S'assurer de la conformité de la signalisation avec les normes existantes et de la qualité du marquage au sol tout au long de l'année, en particulier au niveau des passages pour piétons et des lignes d'arrêt des véhicules en avant de ces passages. Veiller également à ce que les corridors (trottoirs) et les passages pour piétons soient déneigés adéquatement pour faciliter leur utilisation en hiver.

- Signaler le passage pour piétons à l'intersection des rues Saint-Germain Est et Jessop et en particulier pour les automobilistes qui s'engagent dans la bretelle d'accès est.

- Envisager l'implantation d'un corridor ou d'un sentier pour piétons dans la cour de l'église Sainte-Agnès afin de permettre aux élèves du quartier nord d'entrer sur le terrain de l'école par l'entrée donnant sur la cour de l'église. Négocier le tout avec le conseil de la fabrique.

Auteur : Patrice Blais, 2011

Entrée de l'école via le stationnement de l'église

- Augmenter le nombre de panneaux de signalisation quant aux limites de vitesse sur Saint-Pierre et Saint-Germain Est.

- Élargir la zone de vitesse de 30 km\h à toute la rue Taché entre Léonidas et Talbot.

CHEMINEMENT PIÉTONS ET CYCLISTES

Dès 2011-2012 :

Signaler les passages pour piétons aux intersections névralgiques :
- Intersection Saint-Pierre et Jean-Brillant;
- Intersection Saint-Pierre et Blais;
- Intersection Saint-Pierre et Léonard;
- Intersection Saint-Pierre et Talbot;
- Intersection Saint-Pierre et D'Auteuil;
- Intersection Léonard et Taché;
- Intersection Taché et Côté;
- Intersection Talbot et Taché;
- Intersection Desrosiers et D'Auteuil;
- Intersection Saint-Germain Est et Côté;
- Intersection Saint-Germain Est et Jessop.

sur tous les côtés de ces intersections, avec des panneaux indiquant leur présence et des traverses peintes sur la chaussée.

- Aménager une bande cyclable scolaire conforme aux standards d'aménagement de voies cyclables, c'est-à-dire soit une piste bidirectionnelle séparée de la circulation par des délinéateurs, soit des bandes cyclables unidirectionnelles de part et d'autre de la rue. Sur toute la longueur de Saint-Pierre entre Léonidas et Belzile, ainsi que sur Léonard, Taché, Talbot et D'Auteuil.

- Identifier un réseau de rues désignées comme corridors scolaires de façon concertée. Procéder à l'identification de rues désignées comme corridors scolaires par le comité MÉAPAV et la direction de l'école, le conseil d'établissement et les agents de la Sûreté du Québec, en s'appuyant notamment sur la répartition géographique des élèves et le contexte urbain environnant.

- Donner la priorité à la sécurisation des cheminements piétons et cyclistes sur les corridors scolaires identifiés, notamment au niveau des intersections, par un marquage au sol et/ou une signalisation aérienne adéquate ou encore, sur rues, par l'implantation de corridors pour piétons et/ou de voies cyclables. Ces dernières devraient idéalement être connectées au réseau cyclable existant (Saint-Jean-Baptiste Est et Saint-Germain Est).

À la Sûreté du Québec

Les recommandations suivantes s'adressent au personnel de direction et aux agents de la Sureté du Québec.

ÉDUCATION

Dès 2011-2012 :

- Poursuivre les efforts d'éducation à la sécurité routière, de façon individuelle ou en collaboration avec l'école Sainte-Agnès.

RESPECT DE LA LOI

Dès 2011-2012 :

- Poursuivre la réalisation d'opérations de sensibilisation et de contrôle du respect du *Code de la sécurité routière* par les automobilistes sur le boulevard Jessop et les rues Saint-Germain Est ainsi que sur la rue Saint-Pierre.

- Poursuivre la réalisation d'opérations de surveillance policière sur le boulevard Jessop et les rues Saint-Germain Est et Saint-Pierre de manière à faire respecter le *Code de la sécurité routière*, concernant en particulier :
  - le respect des limites de vitesse;
  - la bande cyclable et le corridor scolaire.

CONCERTATION

Dès 2011-2012 :

- Participer à l'identification des rues désignées comme corridors scolaires de façon concertée avec la direction de l'école, le conseil d'établissement et la municipalité, en s'appuyant notamment sur la répartition géographique des élèves et le contexte urbain environnant.

- Donner la priorité à la sécurisation des cheminements piétons et cyclistes sur les corridors scolaires identifiés, notamment par une présence régulière d'agents de manière à faire respecter le *Code de la sécurité routière*.

CONCLUSION

Le plan de déplacement de l'école Sainte-Agnès sert des objectifs multiples. Il est utile à la direction de l'école dans sa démarche auprès des élèves et des parents en matière de promotion du transport actif, mais il met également en relief les obstacles observés aux abords de l'école. Le contenu de ce document s'appuie sur la perception de la direction, des professeurs, des parents et du coordonnateur en transport actif dans le cadre de **Mon école, à pied, à vélo.**

Les obstacles soulevés dans ce plan de déplacement rendent compte, d'une part, des habitudes de stationnement par les parents automobilistes aux abords de l'école Sainte-Agnès et, d'autre part, du manque de sécurité pour les piétons aux intersections névralgiques des corridors privilégiés. De plus, les élèves ne disposent pas d'itinéraires préalablement identifiés leur indiquant le chemin offrant les meilleures conditions de sécurité pour leurs déplacements à pied ou à vélo entre leur domicile et l'école. Enfin, le mode de transport des parents semble limiter la pratique du transport actif sur le chemin de l'école.

Les recommandations du plan de déplacement portent en particulier sur des actions d'information et de sensibilisation au transport actif, notamment à l'égard des parents. Toute initiative d'éducation et de sensibilisation au transport actif et au respect du *Code de la sécurité routière* est encouragée, qu'elle soit individuelle, avec l'implication des parents ou en partenariat avec les acteurs du milieu. Parallèlement, des actions sur l'environnement physique immédiat

sont recommandées. Il est d'abord suggéré de s'assurer de la qualité de la signalisation (ce qui est simple et peu coûteux) et de combler les besoins en aménagements spécifiques pour les cyclistes et les piétons (comme l'ajout de passages pour piétons ou encore l'implantation de délinéateurs). À moyen terme, différents aménagements sont proposés pour améliorer les conditions de sécurité aux abords de l'école (en particulier la construction de trottoirs). De plus, il va de soit que pour améliorer la circulation hivernale piétonnière, le déneigement des trottoirs du corridor scolaire doit être assuré en priorité par la ville.

L'ensemble de ces recommandations entend favoriser un changement dans les habitudes de déplacement des élèves de l'école Sainte-Agnès et un environnement urbain propice à la pratique de la marche et du vélo aux abords de l'école. Le défi est grand, nécessite du temps et une implication continue de l'ensemble des intervenants. Il n'en demeure pas moins appréciable s'il permet la consolidation, voire l'augmentation, de la pratique du transport actif chez les élèves de l'école Sainte-Agnès.

BIBLIOGRAPHIE

AGENCE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX DE MONTRÉAL (2006) *Le transport urbain, une question de santé*, Rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise, Montréal, 132 p.

CORDIER, B. (2000) *La part des boucles de déplacements dans l'accompagnement des enfants : le potentiel de report vers les modes non motorisés*, ADETEC, PREDIT II – ADEME, Chamalières, 263 p.

CARRÉ, J.-R., MIGNOT, C. (2003) *Économobilité : les déplacements non motorisés*, Résultats de recherches menées dans le cadre du Prédit II, (1996-2002), rapport de recherche du PRÉDIT et de l'INRETS, Paris, 77 p.

KAUFFMAN, V., FLAMM, M. (2002) *Famille, temps et mobilité : État de l'art et tour d'horizon des innovations*, Recherche réalisée à l'intention du CNAF et de l'Institut de la ville en mouvement, Paris, 75 p.

KINO-QUÉBEC (1998) *Les jeunes et l'activité physique : situation préoccupante ou alarmante ?*, Québec, 22 p.

KLÖCKNER, D. (1998) « Analyse des pratiques d'accompagnement des enfants et leurs conséquences », *Recherche transport sécurité*, nº 59, 16 p.

MIGNOT, C. (2001) *Mobilité urbaines et déplacements non motorisés*, Édition La Documentation française, Paris, 78 p.

MORENCY, P., CLOUTIER, M.S. (2005) *Distribution géographique des blessés de la route sur l'île de Montréal; cartographie pour les 27 arrondissements*, Direction de santé publique de Montréal, Montréal, 158 p.

VÉLO QUÉBEC (2003) *Guide technique d'aménagement des voies cyclables, 3e édition*, Montréal, 136 p.